

L'elisoccorso valdostano

Abbiamo incontrato il direttore e gli operatori del Soccorso Alpino Valdostano.

LUCA GRANELLA



L'elisoccorso della Regione Autonoma della Valle d'Aosta riveste, all'interno del sistema nazionale HEMS-SAR, un ruolo di primaria importanza sin dalla sua nascita. Terminata la parentesi che intercorre dagli anni '60 ai primi anni '80, quando in Valle i soccorsi con ala rotante erano ad appannaggio dei Corpi dello Stato quali il RAL (Reparto Aviazione Leggera) della SMALP (Scuola Militare Alpina), il SAR di Linate e il Nucleo Elicotteri dei Carabinieri di Torino, è iniziata l'epoca delle società private. Queste, a partire dalla capostipite EliAlpi che all'epoca era l'azienda con la flotta più grande del paese, seconda solo ad Alitalia, hanno fornito gli elicotteri al neonato Servizio di Elisoccorso partito in forma sperimentale nel 1981 per volontà del dott. Carlo Vettorato che, unitamente al dott. Alessandro Bosco, ha lavorato per la crescita e lo svi-

luppo di quella che oggi è una delle eccellenze della regione. Gli operatori aeronautici che in oltre 40 anni hanno volato in Valle d'Aosta sono Eli Alpi, Elitecnica Italiana, Helops e, dal 1994, Airgreen, titolare tutt'oggi dell'appalto di gestione dell'elisoccorso valdostano. Il sodalizio con l'azienda piemontese vede le origini quando l'azienda ha preso in carico l'elisoccorso subentrando all'Eli Alpi, ormai sul viale del tramonto. Da allora la base di Aosta è divenuta la casa della società con sede a Cafasse (Torino) confermatasi affidataria del servizio anche al termine della ultima gara d'appalto datata gennaio 2020.

La flotta HEMS-SAR di Airgreen

In seguito all'acquisizione dell'Eli Alpi, avvenuta nel 1994, Airgreen avvia nel 1995 le prime operazio-

ni di elisoccorso per conto della Regione Autonoma della Valle d'Aosta. Nel 2006 la società ha iniziato a volare sulla base di Aosta con l'AB139 I-ASAR, il primo 139 al mondo in configurazione HEMS-SAR prodotto dagli stabilimenti di Vergiate. Questo elicottero, consegnato ad Airgreen nel febbraio 2006, ha esordito durante le XXVI Olimpiadi Invernali di Torino 2006, entrando poi in servizio permanente nell'elisoccorso della Valle d'Aosta al termine della kermesse sportiva. Sempre il 2006 porta Airgreen ad aggiudicarsi nuovamente l'appalto per il servizio di elisoccorso in Valle d'Aosta congiuntamente all'arrivo del secondo AB139 matricola I-GREE, seguito un anno dopo dal terzo esemplare questa volta un AgustaWestland AW139 immatricolato I-GREI. Cresce la linea volo del gioiello di casa Agusta con l'acquisto del

quarto AW139, con matricola I-BEPP dedicate ad una figura storica dall'azienda, il comandante Giuseppe Airaudi, seguito poi nel 2009 dal quinto AW139 marche I-NOST dotato del nuovo e tipico "long nose". Nel 2018 arriva in flotta l'AW139 I-OLBI, posizionato sulla sede di Cafasse, acquistato dall'azienda torinese con l'intenzione, qualora si fosse aggiudicata l'appalto dell'elisoccorso sardo, di destinarlo alla base H24 di Olbia dalla quale prende le matricole. Lo I-OLBI è il primo AW139 nella versione da sette tonnellate ad operare con Airgreen.

Il 2020 fa segnare un'altra tappa importante nella storia dell'azienda, che si aggiudica i nuovi appalti per la gestione dell'elisoccorso della Valle d'Aosta, preso in carico dal 1995, e della Liguria, la new entry nel panorama nazionale dei voli sanitari. Attualmente Airgreen-

tano

Il Leonardo Helicopters AW139 I-WOOD.

A destra: in avvicinamento all'aeroporto "Corrado Gex" di Aosta.

Sotto a destra: l'AW139 I-GREE impegnato nelle esercitazioni invernali organizzate dal Soccorso Alpino Valdostano.



LUCA GRANVELLA



BERNARDI



ROBERTO CLIENTI

en gestisce otto basi inserite nel sistema nazionale di elisoccorso di cui due con operatività H24. Anche sulle basi di Aosta nei prossimi anni il servizio verrà implementato con l'attività di volo notturna. Le basi attuali sono Aosta, Torino, Cuneo, Alessandria, Cagliari, Olbia, Alghero e Albenga. Delle otto basi gestite due svolgono attività di volo notturno H24 (Torino ed Olbia), alle quali si aggiungeranno nei prossimi anni quelle di Aosta e Albenga. La flotta utilizzata sulle basi HEMS-SAR è composta da AB139, AW139, H145 e AW169.

L'intervista

Abbiamo intervistato Paolo Comune, direttore del Soccorso Alpino Valdostano, che con i suoi tecnici di elisoccorso e le unità cinofile opera con gli equipaggi in servizio sulla base di Aosta.

Quando inizia il sodalizio tra il Soccorso Alpino Valdostano e il Servizio di Elisoccorso della Regione Autonoma della Valle d'Aosta e da quando le guide alpine volano con i nuclei e i reparti volo dei Corpi dello Stato prima dell'avvento degli operatori aeronautici civili?

Nel 1967 fu creata la prima elisu-
perficie in cemento e in quota
presso il rifugio Monzino. Nel 1970
iniziò l'attività il reparto di Aviazio-
ne Leggera dell'Esercito con sede a
Pollein, che si protrarrà con alcune
interruzioni fino al 1984. Il soccor-
so era espletato anche con le guide
alpine valdostane, ma senza assi-
stenza sanitaria. Nel 1975 le Re-
gione Autonoma Valle d'Aosta isti-
tuisce con legge apposita il Soc-
corso Alpino Valdostano. Nel 1980
fu attivato con la ditta Elialpi pres-
so la base di Issogne un servizio di
primo intervento con elicotteri SA
316B Alouette III e SA 315B Lama

con una guida alpina valdostana
senza presenza della componente
sanitaria. Quattro anni più tardi,
nel 1984, presso l'aeroporto regio-
nale fu creata una base di eliso-
corso stanziale con la presenza
continua di una guida alpina val-
dostana e quando possibile un
medico veniva prelevato presso
l'ospedale di Aosta dove era già
preallertato.

Nel 1991 si è assistito ad un cam-
bio elicottero che potrei definire
epocale, passando dal monomoto-
re Alouette III al biturbina Agu-
sta-Bell AB412. Inizialmente que-
sta scelta fu criticata credendo
che un mezzo così potente e pe-
sante fosse pericoloso in ambien-
te alpino. I fatti hanno poi dimo-
strato l'esatto contrario e le eccel-
lenti performance dimostrarono
l'efficacia del nuovo elicottero e i
servizi di eliambulanza di tutta
Italia si indirizzarono ai biturbina.
Nel 1996 fu istituita ufficialmente

la base di elisoccorso situata nel-
l'aeroporto "Corrado Gex" di Aosta
con presenza di due guide alpine
H24 ed attività di supporto sani-
tario con rianimatore dall'alba al
tramonto. Nel 2006 la base di Ao-
sta è divenuta la prima in Italia ad
introdurre nel settore HEMS-SAR
il nuovissimo biturbina di casa
Agusta, l'Agusta-Bell AB139.

L'attività di elisoccorso rappre-
senta la punta di diamante del
Soccorso Alpino Valdostano,
qual è il percorso formativo nec-
cessario per poter conseguire la
qualifica di guida alpina e per
divenire in seguito Tecnico di
Elisoccorso (TE)? Quali sono i
requisiti richiesti ai candidati
che ambiscono a raggiungere
questo profilo professionale?

Il Soccorso Alpino Valdostano,
come descritto in precedenza, è un
ente creato tramite legge regio-
nale, la qualifica conosciuta a li-



ROBERTO CILENTI

vello nazionale con l'acronimo "TE" in valle d'Aosta è chiamata "Tecnico Specializzato di Soccorso Alpino". Il percorso formativo è equiparato a quanto richiesto per conseguire la qualifica di TE a livello nazionale, con la richiesta di un requisito supplementare: è infatti necessario essere guida alpina iscritta al collegio regionale "Unione valdostana guide alta montagna".

Quanti sono i TE che turnano sulla base di Aosta e a quale attività addestrativa annuale prendono parte per mantenere l'operatività in elisoccorso?

I Tecnici Specializzati di Soccorso Alpino che turnano sulla base di Aosta sono 40. Per il mantenimento della qualifica sono previste sei giornate annue valutative su scenari operativi quali: montagna estiva, montagna autunnale, neve e valanghe, torrentismo e impianti a fune. Tutte queste giornate sono valutative e per mantenere l'operatività è necessario ottenere per ciascuna delle giornate delle valutazioni positive. Inoltre ogni tre anni viene organizzata un'ulteriore verifica più approfondita chiamata "Verifica triennale".

Aprendo una parentesi sulle unità cinofile del Soccorso Alpino Valdostano, come operano in elisoccorso e quali razze canine sono maggiormente utilizzate per l'attività sulla base di Aosta? Le unità cinofile del Soccorso Alpino Valdostano hanno avuto sempre una grande importanza e rilevanza all'interno dell'apparato del soccorso. Basti pensare che già negli anni 75/80, quando la base operativa era ad Issogne presso la ditta Elialpi, il cane da soccorso era già presente nonostante l'apparato non fosse ancora ben definito e strutturato come invece è adesso. Oggi le unità cinofile valdostane sono operative in bivalenza. Questo termine sta a significare che il cane ed il conduttore sono brevettati in ricerca di superficie (UCRS) e in ricerca invernale in valanga (UCV). Nel soccorso alpino valdostano per essere operativi bisogna conseguire entrambi i brevetti per una durata totale di corso pari a tre anni. In base alla necessità e alla zona in cui effettuare l'intervento sono attivate ed inviate istruzioni sulla missione da gestire ed affrontare. In estate succede sovente di cercare persone dichiarate disperse dopo

Sopra: l'AW139 I-GREI in occasione di un intervento a Gressoney La Trinitè.

A destra: Paolo Comune, direttore del Soccorso Alpino Valdostano.



ROBERTO CILENTI

che sono uscite a camminare, si tratta in genere di persone molto anziane, cacciatori e fungaioli. Durante l'inverno le unità cinofile dopo esame di passaggio da UCRS a UCV, a valore nazionale, iniziano i turni dai primi di dicembre alla fine di maggio. Nella stagione invernale i turni sono svolti in base a St-Christophe e l'unità viene attivata in caso di valanga. L'utilità del cane in inverno risulta ancora molto importante. Molti utenti della montagna risultano non ancora in grado di gestire una ricerca attiva o in casi ancor più gravi non hanno con sé un dispositivo di localizzazione. Per quanto riguarda le razze, dieci anni fa erano preponderanti labrador, golden retriever e pastori tedeschi. Si cercava di avere dei buoni cani da ricerca che rimanessero però molto vincolati ai conduttori.

Ai giorni nostri le razze che fanno

la differenza per quanto riguarda il lavoro sono i pastori Malinois e i border collie. Queste due razze hanno raggiunto un livello di autonomia eccezionale durante il lavoro di ricerca. Il conduttore non è più legato alla conduzione del cane, al contrario, il cane è un operatore a sé che ha la capacità di cercare, analizzare e risolvere il problema da solo senza il bisogno dell'aiuto del proprio padrone. I pastori tedeschi, soprattutto i grigioni, continuano ad essere presenti all'interno del nostro ente nonostante siano anche loro in una netta minoranza a causa della loro stazza (grande) che li rende un po' più lenti nella movimentazione e di conseguenza nella gestione cane/conduttore in elicottero o in interventi in cui il cane va vincolato all'operatore.

La Valle d'Aosta è la regione italiana più complessa sotto l'aspetto orografico e della conformazione del territorio che presenta oltre 42 vette superiori ai 4.000 metri. Questo aspetto cosa comporta e quali abilità richiede in particolare agli uomini del Soccorso Alpino operativi in elisoccorso?

A differenza delle altre basi italiane, proprio per l'aspetto evidenziato in cui si opera, sull'elicottero anziché esserci solamente un tecnico del Soccorso Alpino Valdostano ce ne sono sempre due. Come ho detto prima, tutti i tecnici sono guide alpine che al di fuori del servizio di soccorso operano sulle nostre montagne. Questo fa sì che ci sia una grandissima conoscenza del territorio e delle sue problematiche. Le guide devono essere pronte sia ad effettuare un intervento ai 4.800 metri del Monte Bianco, con tutte le problematiche riguardanti l'alta montagna, sia ad operare in un torrente per soccorrere un praticante della disciplina del canyoning ad una quota di 300 metri. Si intuisce facilmente che questo comporti la necessità di avere dei tecnici con una grandissima esperienza e un bagaglio tecnico ampio per poter scegliere in pochissimo tempo la strategia migliore per risolvere il problema in maniera sicura, efficace e veloce.

Lei è al timone del Soccorso Alpino Valdostano dal 2018 raccogliendo il testimone da Adriano Favre. Quale situazione ha ereditato e quali sono i suoi piani e i progetti per questo servizio di fondamentale importanza per la regione?

Adriano ha lasciato una situazione funzionante e collaudata. Apportare dei cambiamenti in un contesto complesso come l'elisoccorso non è semplice, in particolare modo bisogna soppesare sempre bene i benefici mantenendo un focus molto alto sulla sicurezza. Sto cercando di lavorare molto sulla motivazione delle componenti del sistema, perché un equipaggio è composto da persone di estrazione molto diversa tra di loro, piloti, medici, guide alpine, cinofili. Può sembrare una banalità, ma è il lavoro di squadra che paga. Inoltre sto lavorando sulla figura dell'operatore di centrale, cercando di sfruttare al massimo le nuove tecnologie che abbiamo a disposizione ad esem-



ROBERTO CILENTI

Sopra: due uomini del Soccorso Alpino Valdostano e l'AW139 I-GREE. **Sotto:** l'AB139 I-GREE di Airgreen decollato da Courmayeur per intervenire su una valanga abbattutasi in Val Veny. **In basso:** all'aeroporto "Corrado Gex" di Aosta l'equipaggio prende posto sull'AB139 I-GREE.



GIORGIO GHERBASSI



LUIGI MARENCO



LUCA GRANIELLA



LUCA GRANIELLA



L'AW139 I-WOOD



13

Dall'aprile 2020 Airgreen ha basato ad Aosta il suo ultimo AW139, lo I-WOOD, che è il settimo esemplare del biturbina di casa Leonardo ad operare sulle basi dell'azienda piemontese. Lo I-WOOD è il secondo 139 Airgreen nella versione a sette tonnellate, gemello dell'I-OLBI. Si differenzia da quest'ultimo per l'installazione di alcune componenti legate sia all'avionica sia ai sistemi di bordo, dovuto al fatto che i due elicotteri operano in contesti ambientali molto diversi. Lo I-WOOD, a differenza degli AW139 precedentemente in servizio sulla base di Aosta, monta un sistema di masse attive sotto il pianale della cabina definito AVCS (Active Vibration Control Systems), sistema atto a ridurre il livello delle vibrazioni. Il cockpit presenta alcune novità tra le quali telefono satellitare (e cellulare), sistema Moving-Map completo della mappatura dell'intera Europa, OPLS (Obstacle Proximity LIDAR System), ovvero il sensore di distanza del rotore dagli ostacoli. Lo I-WOOD, così come l'I-NOST, è dotato di "long-nose", all'interno del quale si trova tutta la parte avionica, mentre sugli esemplari I-GREE, I-ASAR e I-GREI sono nella baia avionica zona bagagliaio. Come da specifica dell'ultimo appalto, lo I-WOOD incorpora il radar meteo installato in modo permanente a differenza degli altri AB/AW139 della flotta Airgreen operativi in Valle d'Aosta dove il radar meteo veniva smontato riducendo così il peso al decollo, caratteristica non inserita nell'appalto concluso nel dicembre 2019. L'AW139 I-NOST sul mozzo del rotore principale incorpora un sistema di massa passiva capace di ridurre le vibrazioni laterali, sistema non installato sull'I-WOOD riducendo così il peso al decollo di circa 25 kg. Anche lo I-WOOD, così come gli altri AW/AB139 della flotta Airgreen, è certificato per le operazioni notturne con l'impiego dei visori NVG (Night Vision Goggles).

Sopra: nelle immagini si può osservare da varie angolazioni l'interno dell'AW139 I-WOOD col kit sanitario composto dalla barella aeronautica, gli zaini del personale medico, l'attrezzatura dei tecnici del CNSAS e dalle apparecchiature elettromedicali.

pio sui nostri smartphone attraverso i quali si riesce ad ottimizzare un intervento. Anche per gli operatori di centrale del Soccorso Alpino Valdostano si è puntato ad una massima specializzazione, tant'è che per accedere a tale figura è necessario essere anche Tecnico di Soccorso Alpino Specializzato.

Nel recente appalto dell'elisoccorso regionale entrato in vigore nel maggio 2020 vi sono alcune novità tra le quali l'inizio delle attività di volo notturno sulla base di Aosta. Può parlarci di questo progetto?

Il volo notturno è una possibilità che la regione autonoma Valle d'Aosta ha voluto darsi. Attualmente siamo in una fase conoscitiva durante la quale saranno valutati tutti i pro e i contro di tale attività. Il Soccorso Alpino Valdostano è insieme al sistema sanitario regionale e alla Protezione Civile, uno dei tre enti deputati per questa analisi.

Quanti interventi effettuate in media all'anno, in quali categorie sono suddivisi e qual è il tipo di intervento più richiesto?

Helirescue in the Aosta Valley

Helirescue service in the Aosta Valley Autonomous Region was initially provided by State corps, then by private helicopter companies. Since 1995 this service was assigned to Airgreen, and it was confirmed in January 2020. This company introduced the twin-engine AB139, now AW139, in 2006, proving its efficiency in the demanding mountain environment, seven of them were used through the years, the latest are I-OLBI and I-WOOD. Airgreen operates from eight bases in Italy, two of them, Turin and Olbia, offer H24 activities with night flying, it is planned to extend this service to Aosta too.

We interview Paolo Comune, director of Soccorso Alpino Valdostano, Alpine Rescue Aosta Valley who recalls the story of helicopter use that began in 1970 and which the Region's government regulated with a law creating his service in 1975. It employs Technicians Specialized in Alpine Rescue, a strict qualification that is assigned only to formally qualified high mountain guides. There are now 40 of them, who get to be tested six times each year in different scenarios: mountain in summer and autumn, snow and avalanches, torrents and cableways, plus a more intensive control every three years.

Dogs and their conductors get their qualification too, both for surface search and for winter search in snow slides. Their base is at St-Cristophe, and they are very good at retrieving hikers or climbers covered by snow slides. The particular territory of this region, that has 42 peaks above 4,000 meters, requires special procedures, and each helicopter mission carries two alpine guide technicians on board. Team working is essential, as each crew includes pilots, a doctor, alpine guides and dog conductors, and new technologies are introduced, such as smartphone apps. Every year on average about 1,100 people are helped, 75% of them on account of accidents, and 81% of missions are in mountain areas. Cooperation with the similar services of Gendarmerie and Sécurité Civile in France, Air Zermatt, Air Glaciers and REGA in Switzerland is strict and positive, with a convention each year.

This article finally examines AW139 I-WOOD, the latest helicopter of Airgreen that has new avionics in its cockpit and a special system of sliding masses under the cabin floor, called AVCS (Active Vibration Control Systems) that reduces vibrations.



AIRGREEN

L'AB139 I-ASAR, il primo al mondo in configurazione HEMS-SAR prodotto da Agusta, oggi Leonardo.

In media effettuiamo circa 1.100 interventi all'anno facendo riferimento al numero di persone soccorse piuttosto che al numero di uscite in volo di elicottero, in quanto spesso accade che si tratti più di un paziente nel corso della stessa missione. Di questo migliaio di richieste circa, nel 75% dei casi l'intervento dell'elisoccorso è stato richiesto a seguito di eventi traumatici, mentre altre patologie incidono per circa il 25%. Per quanto riguarda il luogo prevalente di intervento, la montagna

fa da padrona con mediamente l'81% degli interventi, rispetto 18% legati a vita comune (case, villaggi, malghe, ecc.). Molto pochi sono i casi di incidente sul lavoro che costituiscono circa lo 0,5% e gli incidenti stradali che incidono per circa lo 0,8%.

L'elisoccorso valdostano collabora nelle zone di confine con i colleghi francesi della Gendarmerie e della Sécurité Civile, con le società svizzere Air Zermatt, Air Glaciers e REGA. Quali sono

gli accordi in vigore, quali le modalità di cooperazione tra le società e il sistema di elisoccorso della Valle d'Aosta?

Esiste un rapporto molto stretto tra di noi e in caso di necessità ci si aiuta a vicenda. Ogni anno viene organizzato a turno un incontro chiamato triangolare per mantenere questi rapporti. Durante queste riunioni della durata di due/tre giorni vengono analizzati gli eventuali problemi che gli equipaggi hanno avuto nel corso dell'anno. ■



L'AW139 I-GREI in decollo dalla zona d'intervento per il rientro all'aeroporto di Aosta dove avverrà il rendez-vous con l'ambulanza che trasporterà il paziente all'Ospedale Parini.

ROBERTO CLIENTI